

## Beschluss GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Gremium: Landesparteirat  
Beschlussdatum: 28.02.2021  
Tagesordnungspunkt: VE Grüne Verkehrswende für NRW

### Antragstext

1 Wir in NRW sind viel unterwegs – zur Arbeit und Ausbildung, in der Freizeit und  
2 im Urlaub. Mobil zu sein ist lästige Pflicht und Freude zugleich. Das zeigt sich  
3 gerade jetzt in der Corona-Zeit, in der sich viele über wegfallende Wege im  
4 Homeoffice freuen, wir aber gleichzeitig die Bewegungsfreiheit oft schmerzlich  
5 vermissen. Mobil sein bedeutet für viele Menschen Freiheit, vor allem aber  
6 bedeutet es, an unserer Gesellschaft teilzuhaben.

7 Wir Grüne machen das Unterwegssein in NRW bequem, sicher, stressfrei und für  
8 alle bezahlbar. Und gleichzeitig sorgen wir dafür, dass unsere Mobilität nicht  
9 weiter das Klima aufheizt, lärmt und die Luft in unseren Städten verschmutzt.  
10 Grundlage unserer Politik ist das Pariser Klimaabkommen sowie der Bericht des  
11 Weltklimarates zum 1,5-Grad-Limit. Um die Klimakrise abzuwenden, müssen wir auch  
12 in NRW auf den 1,5 Grad-Pfad kommen. Nirgends verfehlen Deutschland und damit  
13 auch NRW ihre Klimaschutzverpflichtungen so krachend wie beim Verkehr, der  
14 immerhin für ein Fünftel aller Emissionen verantwortlich ist. Während in anderen  
15 Sektoren die Emissionen in den letzten 30 Jahren deutlich gesunken sind, sind  
16 sie beim Verkehr im gleichen Zeitraum sogar leicht angestiegen. Dafür ist  
17 größtenteils der Straßenverkehr verantwortlich. So kann und darf es nicht  
18 weitergehen.

19 Jedes Jahr sterben in Deutschland allein mehr als 70.000 Menschen vorzeitig an  
20 den gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung. Von schlechter Luft sind  
21 besonders die Menschen betroffen, die sich ein Wohnen und Arbeiten abseits der  
22 stark belasteten Hauptverkehrsachsen nicht leisten können. Zudem sind Menschen,  
23 die unter Luftverschmutzung leiden, durch die Belastung der Atemwege und  
24 Blutgefäße besonders anfällig für eine schwere Coronavirus-Infektion. Die  
25 Verkehrswende ist daher eine soziale Frage und starker Gesundheitsschutz.

26 Die Verkehrswende ist machbar. Mobil sein und gleichzeitig einen Beitrag zum  
27 Klimaschutz und für saubere Luft leisten – das lässt sich vereinbaren. Immer  
28 mehr Menschen setzen in ihrem Alltag bereits auf umweltfreundliche Mobilität und  
29 erwarten von der Politik, dass sie dafür die richtigen Rahmenbedingungen  
30 schafft. Wir GRÜNE nehmen diesen Auftrag an und orientieren uns dabei an  
31 strahlenden europäischen Vorbildern aus den Niederlanden, Kopenhagen, Wien und  
32 Paris. Hier treiben Bürger\*innen, Politik und Wirtschaft gemeinsam visionäre  
33 Änderungen voran. Auch in NRW wollen wir, dass Verkehrspolitik die Perspektive  
34 der Windschutzscheibe verlässt und beim ersten Schritt vor die eigene Haustür  
35 ansetzt. Denn hier beginnen alle unsere Wege. Etwa die Hälfte aller Wege sind  
36 kürzer als 3 Kilometer. Wir sorgen dafür, dass alle – auch Familien, Jung und  
37 Alt und Menschen mit Behinderungen – diese täglichen Wege sicher und komfortabel  
38 zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen können. Dafür schaffen wir lebenswerte,  
39 barrierearme Städte, Gemeinden und Dörfer und mehr Platz für Fußgänger\*innen und  
40 Fahrradfahrer\*innen. Bei längeren Strecken setzen wir auf ein starkes Netz aus  
41 Bus und Bahn und auf vernetzte, geteilte und emissionsfreie Verkehrsmittel.

42 Unser Ziel ist, dass alle Menschen in NRW auch ohne eigenes Auto mobil sein und  
43 teilhaben können. Wir beenden die jahrzehntelange autofixierte Politik in  
44 Nordrhein-Westfalen und fördern die Verkehrsmittel, die unserer Gesundheit,  
45 unserer Umwelt und unserem Zusammenleben gut tun. Dabei haben wir auch  
46 Zugänglichkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen, Bahnhöfen und  
47 Verkehrsmitteln im Blick - denn dies hilft nicht nur Menschen mit Behinderung,  
48 sondern allen.

49 Die Corona-Pandemie verändert vieles – auch beim Verkehr. Wir erleben einen  
50 schwerwiegenden Einbruch der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen. Fahrradfahren  
51 erlebt gleichzeitig einen Boom. Und das private Auto scheint sich für viele in  
52 der Krise als einer der letzten sicheren Rückzugsräume gegen die  
53 Ansteckungsgefahr zu entwickeln. Umso wichtiger ist jetzt der politische Einsatz  
54 für mehr Platz in unseren Städten, für das Fahrrad als Verkehrsmittel der kurzen  
55 und mittleren Wege, und für die Absicherung der Verkehrsunternehmen und einen  
56 Investitionsschub für Bus und Bahn. Eine kluge Verkehrspolitik in Zeiten der  
57 Pandemie muss den Umbau zu mehr klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität  
58 fest im Blick behalten. Dafür bieten sich auch neue Perspektiven – so zeigt uns  
59 die Corona-Krise eindrucksvoll, welche Potentiale im Homeoffice und Online-  
60 Veranstaltungen liegen. Behalten wir diese digitale Kultur, wo möglich, bei und  
61 fördern sie politisch, kann gerade der Pendelverkehr in NRW entlastet werden.

## 62 **1. Öffentlicher Nahverkehr - bezahlbar, schnell,** 63 **flächendeckend und komfortabel**

64 Das Herzstück der Verkehrswende in NRW ist der öffentliche Personennahverkehr.  
65 Bisher werden lediglich 8,5 Prozent der Wege in NRW mit Bus und Bahn  
66 zurückgelegt - da ist noch viel Luft nach oben. Aus Ländern wie der Schweiz oder  
67 Österreich wissen wir: Der Umstieg kann nur bei einem guten Angebot gelingen.  
68 Bus und Bahn müssen aus Sicht der Nutzer\*innen eine vergleichbare Qualität und  
69 Flexibilität wie das Autofahren liefern.

70 Deshalb setzen wir auf einen Schritt-für-Schritt-Plan für attraktiven Nahverkehr  
71 in NRW: Die grüne Mobilitätsgarantie schafft ein verlässliches Mindestangebot an  
72 Bus- und Bahnverbindungen. Dafür sorgt ein großes Investitionsprogramm in den  
73 Ausbau und die Modernisierung der Strecken und Fahrzeuge. Schritt für Schritt  
74 führen wir zudem ein günstiges Ticket für alle Bürger\*innen in NRW ein, das  
75 jedem und jeder den Zugang zu einem umfassenden Verkehrsangebot sichert. Und  
76 kurzfristig gilt es, Bus- und Bahnfahren pandemiefest zu machen.

### 77 **1.1 Bus und Bahn – sicher durch die Pandemie**

78 Aktuell pendeln weniger Menschen zur Arbeit und bleiben im Homeoffice.  
79 Zusätzlich steigen viele auf Rad und Auto um - aus Angst sich in Bus und Bahn  
80 anzustecken. Die Verkehrsunternehmen verzeichnen in der Pandemie enorme  
81 Fahrgast- und Umsatzeinbußen. Bus und Bahn brauchen deshalb einen  
82 Rettungsschirm! Bund und Länder müssen auch über 2020 hinaus klare  
83 Finanzierungszusagen machen, um diesen wichtigen Teil der Daseinsvorsorge  
84 abzusichern, Unternehmensinsolvenzen abzuwenden und Arbeitsplätze zu sichern.  
85 Die Verkehrsunternehmen brauchen stärkere finanzielle Unterstützung, um die  
86 bisherigen Defizite auszugleichen und das Angebot nicht nur aufrecht zu halten,  
87 sondern auszuweiten, damit wieder mehr Fahrgäste den ÖPNV dauerhaft nutzen und

88 sie den erforderlichen Sicherheitsabstand einhalten können. Um die Fahrgäste  
89 bestmöglich zu schützen, sollte zudem auf bessere Lüftungskonzepte und dauerhaft  
90 mehr Reinigungen gesetzt werden. Gleichzeitig muss die Landesregierung dafür  
91 sorgen, dass der Verkehr entzerrt wird und insbesondere Schüler\*innen nicht  
92 gezwungen sind, in überfüllte Busse und Bahnen zu steigen - durch versetzte  
93 Schulanfangszeiten und das Lernen im Wechsel- und Kleingruppenmodell, wie wir  
94 GRÜNE es für NRW schon seit Monaten fordern. Das Land muss Vorbild sein und  
95 seinen Mitarbeitenden verstärkt Homeoffice-Lösungen und mobiles Arbeiten  
96 ermöglichen sowie die Büroanfangs- und -endzeiten so flexibel wie möglich  
97 gestalten. Die Landesregierung muss gleichzeitig bei der Wirtschaft in NRW für  
98 ebensolche Maßnahmen werben.

## 99 1.2 Grüne Mobilitätsgarantie

100 Wir führen eine echte Mobilitätsgarantie für Nordrhein-Westfalen ein. So finden  
101 alle Menschen überall in NRW ein Mindestangebot an Bus- und Bahnverbindungen,  
102 auf das sie sich verlassen können.

103 Als verbindliche Mindeststandards für NRW definieren wir die Mobilitätsgarantie  
104 so:

- 105 • Mindestens einmal die Stunde kann jede\*r Einwohner\*in in NRW ein  
106 öffentliches Verkehrsangebot nutzen - wochentags mindestens von 5.30 Uhr  
107 bis 22.30 Uhr. Samstags gibt es mindestens stündlich, sonntags alle zwei  
108 Stunden von 9.30 Uhr bis 21.30 Uhr eine Verbindung. Freitags und samstags  
109 kann man von den größeren Orten auch bis 1.30 Uhr verlässlich mit Bus und  
110 Bahn ins Umland fahren. Die Angebote sind vertaktet, auf andere Busse und  
111 die Bahn abgestimmt, so dass der Umstieg attraktiv wird.
- 112 • Im Einzugsbereich der Großstädte sind die Einwohner\*innen mit Bus und Bahn  
113 von 4.30 Uhr bis 23.30 Uhr mindestens jede halbe Stunde, sonntags  
114 mindestens jede Stunde angebunden.
- 115 • Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohner\*innen werden an  
116 den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Ab 500 Einwohner\*innen  
117 werden Orte an den Linienverkehr angeschlossen.
- 118 • Ein attraktives regelmäßiges Angebot auch am Wochenende heißt nicht  
119 zwangsläufig, dass im Stundentakt leere Busse durch die Dörfer gondeln  
120 müssen. Flexible Bedienkonzepte via App, traditionelle Ruf- oder  
121 überörtliche Bürgerbusse sind gute begleitende Angebote dort, wo ein  
122 attraktiv getakteter Busverkehr im Regelbetrieb kaum genutzt würde.
- 123 • Gut erreichbare Haltestellen: In der Regel sind Bus- und Bahnhaltstellen  
124 in Städten höchstens 300, andernorts höchstens 500 Meter Luftlinie von der  
125 eigenen Wohnung entfernt.

## 126 1.3 Mehr Reisekomfort und Sicherheit in Bus und Bahn

127 Um die Mobilitätsgarantie umzusetzen, müssen die Kapazitäten im Öffentlichen  
128 Nahverkehr deutlich ausgebaut und klimafreundlichere Fahrzeuge beschafft werden.  
129 Dazu brauchen wir hunderte Kilometer neuer Strecken und die Reaktivierung von  
130 stillgelegten Strecken. Engpässe an landesweit bedeutsamen Knotenpunkten müssen  
131 durch Ausbau behoben und die Signaltechnik digitalisiert werden. Um Lücken im

132 Schienennetz zu schließen und schienenferne Orte anzubinden, wird die  
133 Landesförderung für regionale Schnellbuslinien deutlich erhöht.

134 Unsere Bahnhöfe machen wir, wie vielerorts in den Niederlanden, zu großzügigen  
135 und komfortablen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, damit die deutlich  
136 gestiegenen Fahrgastzahlen in den Bahnhöfen auch willkommen sind. Hier kommen  
137 alle Mobilitätsangebote zusammen: sichere Abstellmöglichkeiten für Rad und  
138 Gepäck sowie Sharing-Angebote für Fahr- und Lastenräder, Leihroller und Car-  
139 Sharing. Wir wollen, dass in den kommenden Jahren mindestens 400 Mobilstationen  
140 und perspektivisch Mobilstationen an allen Bahnhöfen, Haltepunkten und wichtigen  
141 Bus- und Bahn-Haltestellen in NRW entstehen. Um die Bahnhöfe brauchen wir neue,  
142 dichte urbane Zentren mit Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltungs- und Bürogebäuden,  
143 um kurze Wege zu gewährleisten. So wird das Pendeln mit Bus und Bahn zusätzlich  
144 attraktiv.

145 Auch Komfort und Sicherheit beim Reisen sind wichtig, damit Bus und Bahn  
146 attraktiv werden. Wir fördern windgeschützte Wartebereiche auf den Bahnsteigen  
147 sowie beheizte und geschlossene Wartebereiche am Bahnhof. Wir verbessern die  
148 Verfügbarkeit sowie die Sauberkeit von Toiletten an Bahnhöfen, Knotenpunkten,  
149 Zügen sowie S-Bahnen. Zudem sorgen wir für ausreichende Infrastruktur zur  
150 Einhaltung der notwendigen Hygienebedingungen für Fahrgäste. Kostenloses WLAN an  
151 Bahnhöfen, in Zügen und Bussen machen wir zum Standard. Und wir verbessern die  
152 Verspätungswarnung mit Alternativrouten-Vorhersage für eine möglichst  
153 reibungslose Fahrt.

154 1.4 Bund und Land müssen deutlich mehr in Verkehrsinfrastruktur investieren  
155 Wir fordern: mehr öffentliches Geld für öffentlichen Verkehr! Denn unser  
156 Verkehrsproblem ist zuallererst ein Investitionsproblem. Jahrzehntlang wurde zu  
157 wenig und an der falschen Stelle investiert. Besonders die Kommunen leben seit  
158 fast zwei Jahrzehnten von ihrer Substanz. Allein die kommunale  
159 Verkehrsinfrastruktur in NRW hat bereits einen jährlichen Investitionsbedarf von  
160 drei Milliarden.

161 Wir brauchen mehr Geld für Busse und Bahnen, Schienen und Technik. Nur so können  
162 wir die Mängel, die über den Sparkurs der letzten Jahre entstanden sind,  
163 beseitigen und unsere Infrastruktur so ausbauen, dass die Mobilitätsgarantie  
164 erfüllt werden kann. Hinzu kommen kurzfristige Investitionen, um den  
165 öffentlichen Nahverkehr krisenfest und zukunftssicher machen. Zudem sollten  
166 Diesel-Züge und Diesel-Busse bald der Vergangenheit angehören und durch  
167 Elektrifizierungen und alternative Antriebe ersetzt werden. Das kommt  
168 Klimaschutz und lebenswerte Kommunen zugute.

169 Einiges kommt aktuell schon in Bewegung: In der letzten Regierungsbeteiligung  
170 haben wir uns lange für eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel für NRW  
171 eingesetzt. Nun erhält NRW vom Bund für den Nahverkehr insgesamt etwa sechs  
172 Milliarden Euro zusätzlich bis 2031. Mit der Überarbeitung des  
173 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird der Ausbau von Bus und Bahn  
174 endlich stärker gefördert. Die grünen Forderungen, auch kleinere Vorhaben und  
175 die Sanierung bestehender Infrastruktur zu unterstützen, werden endlich  
176 verwirklicht.

177 Doch für eine umfassende Verkehrswende ist das noch zu wenig. Der Bund hat  
178 Klimaschutz als nationale Aufgabe definiert und den Verkehrssektor als ein  
179 zentrales Feld identifiziert, in dem umgesteuert werden muss. Deshalb ist er

180 auch in der Pflicht, den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und  
181 Schienenverkehrs finanziell in deutlich stärkerem Maße zu unterstützen. Die  
182 nachholende Erneuerung sanierungsbedürftiger Infrastruktur sollte endlich  
183 mittels eines Infrastrukturfonds von Bund und Ländern auf den Weg gebracht  
184 werden. Weitere Mittel stehen bereit, wenn wir die steuerlichen Förderung  
185 unsinniger Mobilität endlich beenden: Allein die Abschaffung des Diesel- und  
186 Dienstwagenprivilegs bringt Einnahmen von acht Milliarden Euro. Wir wollen mit  
187 diesen Mitteln den ÖPNV ausbauen. Die neun derzeit reaktivierten Strecken in  
188 Nordrhein-Westfalen sind zu wenig. Bahnstrecken, die zu einer Verbesserung der  
189 Mobilität führen und wirtschaftlich betrieben werden können, sollen reaktiviert  
190 werden, ohne andere Mobilitätsformen wie den Radverkehr zu benachteiligen.  
191 Gleichzeitig wollen wir prüfen, ob das Nutzen-Kosten-Kriterium noch zeitgemäß  
192 ist und durch Kriterien der Klimawirksamkeit mindestens ergänzt wird. Insgesamt  
193 wollen wir die bestehenden Förderprogramme für den ÖPNV überprüfen und  
194 vereinfachen. Wir wollen die Antrags- und Genehmigungsverfahren deutlich  
195 kommunalfreundlicher gestalten.

196 Eine echte Ausbauoffensive bei Bus und Bahn muss auch entsprechend ausreichend  
197 finanziert werden. In NRW ist unser Ziel, ein Sanierungs- und Ausbauprogramm für  
198 die nächsten zehn Jahre auf den Weg zu bringen, das 200 € pro Einwohner\*in und  
199 Jahr umfasst. Das bedeutet in etwa eine Verdopplung der bisherigen Pro-Kopf-  
200 Ausgaben. Dass diese Zahl nicht utopisch ist, zeigt uns Luxemburg: Dort  
201 investiert der Staat derzeit 600 € pro Einwohner\*in.

202 Investitionen und Ausbau brauchen nicht nur Geld, sondern auch Kompetenz. Die  
203 drei übergeordneten Zweckverbände, das bei ihnen angesiedelte Zukunftsnetz  
204 Mobilität NRW und die Kompetenzzentren in NRW stehen für einen Großteil der  
205 anstehenden Aufgaben bereit und sind gut darauf vorbereitet. Wir wollen diese  
206 drei Zweckverbände bei ihrer Entwicklung vom Verkehrsverbund zum  
207 Mobilitätsverbund unterstützen. Zusätzlich brauchen wir zur Koordination, zur  
208 Planung und zum Unterhalt zukünftiger Infrastruktur sowie zur Koordinierung und  
209 zum Abgleich einheitlicher Tarife und Linienkonzeptionen, die  
210 verbundübergreifend und von landesweiter Bedeutung sind, einen neuen Träger.  
211 Hierfür wollen wir eine Landesverkehrsgesellschaft als Anstalt öffentlichen  
212 Rechts prüfen.

### 213 1.5 Mobilität Grenzenlos denken

214 NRW liegt im Herzen Europas. Ein gut ausgebauter ÖPNV verbindet die Menschen und  
215 stärkt die Wirtschaft in den Grenzregionen. Uns verbinden über 99 Km eine  
216 gemeinsame Grenze mit Belgien und über 395 Km mit den Niederlanden. Durch die  
217 immer weitergehende europäische Integration sind diese Grenzen für viele  
218 Menschen bei uns heute im Alltag nicht mehr zu spüren. Täglich pendeln 42.710  
219 Arbeitnehmer\*innen in die Niederlande und alleine in der Städteregion Aachen  
220 arbeiten über 4000 Menschen mit Wohnsitz in Belgien. Ein gut ausgebauter  
221 grenzüberschreitender ÖPNV verbindet und trägt zur vertieften europäischen  
222 Integration bei. Bereits heute gibt es zwischen Aachen und Maastricht eine  
223 Busverbindung im 15-Minuten Takt. Wir wollen dafür sorgen, dass solche  
224 Erfolgsmodelle der grenzüberschreitenden ÖPNV-Linien weiter ausgebaut werden.  
225 Dafür fördern wir die Kooperation zwischen den Verkehrsverbänden und machen die  
226 Anwendung eines einheitlichen Tarifs bis zu einem Linienendpunkt jenseits der  
227 Grenze zum Standard. Dabei werden bei gemeinsamen Linien Zeitkarten aus beiden  
228 Verkehrsverbänden auf der gesamten Strecke akzeptiert.

229 1.6 Schritt für Schritt zu günstigen und einfachen Tickets

230 Auch wenn es bereits eine Reihe günstiger Tickets in NRW gibt, bleibt es für die  
231 Nutzer\*innen eher unübersichtlich - besonders, wenn sie über die Grenzen des  
232 eigenen Tarifverbundes hinausfahren. Wir wollen deshalb ein günstiges und  
233 attraktives Angebot für ganz NRW schaffen. Das muss Hand in Hand gehen mit dem  
234 Ausbau und der Mobilitätsgarantie, damit die Nutzer\*innen günstiger Tickets auch  
235 ein entsprechendes Angebot vorfinden. Unser Ziel ist es, in zehn Jahren das NRW-  
236 Bürger\*innenticket einzuführen, das landesweit für alle öffentlichen  
237 Verkehrsmittel gilt und solidarisch finanziert wird.

238 Auf dem Weg zum Bürger\*innenticket schaffen wir zunächst Tickets für immer mehr  
239 Personengruppen, angefangen mit einem kostenfreien Ticket für Schüler\*innen und  
240 junge Menschen bis 18 Jahre. Für uns soll regelmäßiges Nutzen des ÖPNV ein  
241 Selbstverständnis und kein Privileg sein. Deshalb fordern wir für das  
242 landesweite Azubiticket dringend eine deutliche und klare Preissenkung. Im  
243 Schnitt ist das Azubiticket doppelt so teuer wie das Semesterticket der  
244 Studierenden. Eine Kostenangleichung der beiden Tickets ist unser Ziel. Auch bei  
245 der Preisentwicklung des Semestertickets wollen wir sicherstellen, dass es für  
246 Studierende gut bezahlbar wird. Wir bauen soziale Ticketangebote sowie das  
247 Jobticket aus und machen dieses Schritt für Schritt zur Pflicht für öffentliche  
248 Arbeitgeber wie Kommunen, Landes- und Bundesbehörden. Und wir unterstützen  
249 Bürger\*innentickets in Kommunen mithilfe einer Experimentierklausel. Das von  
250 einer Bürgerinitiative entwickelte „Solidarische Bürgerticket Wuppertal“ wurde  
251 von der Landtagsfraktion mit Hilfe eines Gutachtens überprüft. Dieses zeigt,  
252 dass ein solches Ticket mit wenigen gesetzlichen Anpassungen umsetzbar wäre.

253 Auf dem Weg zum landesweiten Bürger\*innenticket müssen auch neue  
254 Finanzierungsmodelle eröffnet werden. In anderen europäischen Ländern gibt es  
255 diese bereits und sie bieten Kommunen, Regionen oder Verbänden finanzielle  
256 Spielräume für den Ausbau des ÖPNV. Wir wollen auf Landesebene die gesetzlichen  
257 Grundlagen schaffen, um zunächst derartige kommunale Finanzierungsinstrumente im  
258 Rahmen einer Experimentierklausel einzuführen, Nutznießer\*innen einer ÖPNV-  
259 Anbindung an den Kosten zu beteiligen oder eine Arbeitgeber\*innenabgabe zu  
260 ermöglichen. Auch für die Einführung eines solidarischen Bürger\*innentickets  
261 oder eines verpflichtenden Jobtickets muss das Land die Gemeinden und Kreise zum  
262 Erlass einer Nahverkehrsbeitragssatzung im KAG (kommunales Abgabengesetz)  
263 befähigen.

264 1.7 Den ländlichen Raum besser versorgen: mit Bus und Bahn und Carsharing  
265 Rund zwei Drittel von NRW sind ländlich geprägte Räume. Ein Drittel der  
266 Menschen, ca. sechs Millionen, leben hier. Gerade im ländlichen Raum erleben  
267 viele Menschen eine Verschlechterung des Angebots im Nahverkehr und der  
268 Lebensbedingungen – etwa wenn Schulen zusammengelegt werden, Kliniken oder  
269 Arztpraxen schließen und zentralisiert werden, oder Einkaufsmöglichkeiten oder  
270 Freizeitangebote nur noch mit dem Auto erreichbar sind. Obwohl viele Menschen  
271 auch beruflich in den nächstgrößeren Ort pendeln müssen, ist in vielen Städten  
272 und Regionen der Schulbus das einzige ÖPNV-Angebot. Dadurch sind gerade junge  
273 Menschen abhängig von ihren Eltern oder einem eigenen Fahrzeug. Und der Mangel  
274 an öffentlichem Verkehr ist für ältere Menschen, die nicht mehr fahren können,  
275 eine massive Einschränkung der Lebensqualität und Möglichkeit zur Versorgung und  
276 gesellschaftlicher Teilhabe. Doch auch für die Wirtschaft in ländlicheren  
277 Regionen ist ein fehlendes ÖPNV-Angebot problematisch und macht sie unattraktiv.

278 Beispielsweise sind viele Auszubildende darauf angewiesen, von ihren Eltern zum  
279 Ausbildungsbetrieb gebracht zu werden.

280 Verlässliche, bezahlbare Mobilität und ein Beitrag zum Klimaschutz – wir wollen  
281 beides für den ländlichen Raum. Wir richten dabei auch den Blick auf  
282 Nachbarländer, in denen kein Ort zu klein ist, um sinnvoll an klimafreundliche  
283 Mobilitätsangebote angebunden zu sein. Für die grüne Mobilitätsgarantie  
284 erweitern wir das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum und  
285 setzen auf multimodale Mobilität – also Unterwegssein mit verschiedenen  
286 Verkehrsformen, die optimal miteinander vernetzt sind.

287 Damit die grüne Mobilitätsgarantie auf dem Land funktioniert, schaffen wir neue  
288 Schnellbuslinien zwischen den ländlichen Zentren. Gleichzeitig müssen die  
289 Bahnachsen in die Ballungsräume gestärkt werden. Neue Siedlungen müssen  
290 vorrangig entlang vorhandener ÖPNV-Achsen geplant werden, um von vornherein  
291 einen guten Anschluss zu sichern.

292 Das klassische Angebot von Bus und Bahn wird verknüpft mit dem Radverkehr und  
293 flexiblen, vernetzten Angeboten. Wir schaffen im ganzen Land Mobilstationen mit  
294 Park and Ride, Carsharing und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten. Wir bauen  
295 ein landesweites Netzwerk von Radschnellwegen und Radrouten, auf denen man  
296 sicher und weitestgehend kreuzungsfrei mit dem Fahrrad unterwegs ist. Damit das  
297 passiert, muss das Land NRW die Verantwortung für den schnellen Ausbau annehmen  
298 und darf sie nicht auf Kommunen abwälzen.

299 Öffentliches und privates Carsharing ergänzen diese Angebote. Dabei wollen wir  
300 mit intelligenten Lizenzierungsverfahren erproben, bei denen Carsharing-Anbieter  
301 im Stadtgebiet bevorzugte, feste Standorte erhalten und im Gegenzug auch in  
302 ländlichen Räumen ein Angebot schaffen. In dünn besiedelten Gegenden muss es  
303 möglich sein, gegen ein festes Entgelt andere Menschen mitzunehmen – gesteuert  
304 von einer kommunalen Plattform nach festen Regeln. Auch das automatisierte  
305 Fahren hat seinen Platz in der Verkehrswende, wenn es vorrangig auf geteilte  
306 Angebote setzt. Deshalb fördern wir Labore für automatisierte Shuttles in den  
307 ländlichen Räumen. Bürgerbusse sollen bei Ersatzbeschaffungen grundsätzlich auf  
308 Elektrobetrieb umgestellt und stärker als Bürgerbusse mit konventioneller  
309 Antriebstechnik gefördert werden.

### 310 1.8 Bus und Bahn in den Ballungsräumen ausbauen

311 NRWs Nahverkehr stößt in den Ballungsräumen im Rheinland und in der Metropole  
312 Ruhr immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Insbesondere zu den  
313 Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags sind Busse und Bahnen überfüllt und  
314 unzuverlässig.

315 In zehn Jahren wird mit dem Rhein-Ruhr-Express zwischen Dortmund und Köln alle  
316 15 Minuten ein schneller Regionalzug, der Großstädte der Metropole Ruhr und dem  
317 Rheinland verbindet, unterwegs sein. Wir GRÜNE haben uns in der Vergangenheit  
318 wie keine andere Partei für dieses Projekt stark gemacht. Die steigenden  
319 Fahrgastzahlen zeigen jedoch: Der RRX allein wird nicht reichen, um hochwertigen  
320 Nahverkehr zwischen Rhein und Ruhr zu gewährleisten. Deshalb möchten wir mit  
321 diesen Maßnahmen den Schienenverkehr in den Ballungsräumen stärken.

322 Um den regionalen Schnellverkehr zu entlasten, soll das S-Bahnnetz in NRW massiv  
323 ausgebaut werden. Etwa 50 Jahre nach dem Beginn des S-Bahnbaus in NRW, läuten  
324 wir die Zeit der S-Bahn Rhein-Ruhr 2.0 ein. So fordern wir eine Verdopplung der

325 S-Bahnstationen in den nächsten zehn Jahren, neue Linien und mindestens einen  
326 15-Minutentakt von früh morgens bis in den Abend auf allen Linien. Die dafür  
327 nötigen Bauvorhaben sollen zügig geplant und mit Geldern von Bund, Land und der  
328 DB gebaut werden. So bauen wir ein zweites Rückgrat für NRWs Nahverkehr auf, das  
329 nah an den Nutzer\*innen ist!

330 Auch in den späten Abendstunden und in der Nacht gibt es in den Ballungsräumen  
331 ein hohes Mobilitätsbedürfnis. Um diesem nachzukommen, sollen künftig S-Bahnen  
332 die ganze Nacht fahren und durch die wichtigsten Expressangebote ergänzt werden  
333 – auch werktags. So kommt man zu jeder Zeit sicher nach Hause!

334 Ein starkes S-Bahnnetz braucht starke Zubringerverkehre. Deshalb sollen Busse  
335 und kommunale Bahnen mindestens im S-Bahntakt die S-Bahnstationen direkt  
336 anfahren. Um dazu beizutragen, sind die allgemeinen Mittel des Landes für den  
337 kommunalen ÖPNV-Betrieb zu erhöhen.

338 Neue digitale Infrastruktur erhöht auch in den Städten die Kapazität der  
339 Infrastruktur. Jedoch ist die Digitalisierung mit hohen Kosten verbunden.  
340 Besonders im Ruhrgebiet sind diese Investitionen kaum zu stemmen. Damit sich die  
341 Kommunen diese wichtige Investition in ihre Zukunft leisten können, möchten wir  
342 als Land die Kommunen hierbei finanziell unterstützen. Gleiches gilt für den  
343 Erhalt vorhandener Infrastruktur. Zukünftig soll sich das Land an  
344 Erhaltungskosten beteiligen, um insbesondere Streckenstilllegungen zu  
345 verhindern.

## 346 2. Freie Fahrt fürs Fahrrad

### 347 2.1 Radwegenetz neu gestalten

348 Das Fahrrad gewinnt für kurze und mittlere Distanzen immer mehr an Bedeutung.  
349 Die Verkäufe von Fahrrädern und E-Bikes steigen seit Jahren an. Ebenso die Zahl  
350 der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden: Aktuell liegt der Anteil des  
351 Radverkehrs in NRW bei rund elf Prozent. In den Städten ist die deutliche  
352 Zunahme des Radverkehrs nicht nur spür- sondern auch messbar. So ist  
353 beispielsweise in Düsseldorf der Radverkehr im Jahr um mehr als 22 Prozent  
354 gestiegen. Der Vergleich mit anderen Ländern macht aber deutlich, dass hier noch  
355 viel Luft nach oben ist. Die Volksinitiative "Aufbruch Fahrrad" fordert deshalb  
356 bis 2025 eine Erhöhung auf 25 Prozent – ihr Erfolg zeigt, dass viele Menschen in  
357 NRW bessere Bedingungen für den Radverkehr wollen. Denn nur durch eine sichere,  
358 komfortable und gut vernetzte Fahrradinfrastruktur sind die Menschen gerne  
359 bereit, aufs Fahrrad umzusteigen. Nicht nur bei den großen Fahrrad-Vorbildern  
360 Niederlande und Kopenhagen, auch in Deutschland tut sich mittlerweile etwas:  
361 Bundesländer wie Berlin machen vor, wie die Fahrradwende funktionieren kann. Der  
362 Straßenraum wird neu aufgeteilt und das Radfahren durch breite und gut  
363 ausgebaute Wege, Grüne Welle für Fahrräder, ausreichende Stellplätze und  
364 Verknüpfung mit dem ÖPNV etc. komfortabler, schneller und sicherer  
365 gemacht. Grundsätzlich befürworten wir die Trennung von Fahrrad- und Autoverkehr  
366 aus sicherheitstechnischen Gründen. Dort wo dieses innerstädtisch aus  
367 Platzmangel nicht möglich ist, sollen alternative, geschwindigkeitsreduzierte  
368 Konzepte implementiert werden.

369 Wir wollen, dass auch NRW in Sachen Radverkehr endlich auf die Überholspur  
370 wechselt. Das ist machbar, denn verglichen mit dem öffentlichen Nahverkehr ist



371 eine verbesserte Infrastruktur für das Fahrradfahren relativ schnell und  
372 kostengünstig umzusetzen.

373 Wir arbeiten an einem Radverkehrsgesetz für NRW, das für sicheres und  
374 komfortables Radfahren in und zwischen Orten sorgt und seinen Namen verdient.  
375 Wir schaffen damit ein dichtes Radwegenetz, das alle relevanten  
376 Radwegeverbindungen abdeckt. Dazu bauen wir ein Haupttroutennetz mit  
377 Radschnellwegen und Radvorrangrouten auf, an das alle Gemeinden in NRW  
378 angeschlossen sind. Dieses überörtliche Netz wird durch lokale Radwegenetze  
379 ergänzt, die je nach örtlicher Gegebenheit als "Protected Bike Lanes" an  
380 mehrspurigen Straßen, breiten markierten Radwegen entlang der Fahrbahnen sowie  
381 Fahrradstraßen ausgestaltet werden. Wir wollen auf den zuständigen Ebenen dafür  
382 sorgen, dass bei Ersatzneubauten oder Sanierungen von Autobahnen, Bundes- und  
383 Landesstraßen immer auch Rad- und Fußwege-Verbindungen mit realisiert werden.  
384 Die Finanzierungsregeln und das Planungsrecht wollen wir überprüfen um dies  
385 konsequent durchzusetzen. Langfristig ist unser Ziel, dass an allen  
386 übergeordneten Straßen immer auch Infrastruktur für die Nahmobilität vorhanden  
387 ist.

388 Um den Radverkehr zu erhöhen, das Radverkehrsnetz auszubauen und die Sicherheit  
389 Radfahrender zu erhöhen, stellen das Land, die regionalen Gliederungen und die  
390 Kommunen jeweils für ihren Bereich verbindliche Bedarfs- bzw. Angebotsplanungen  
391 auf. In diesen sind die zur Erreichung der Ziele notwendigen Maßnahmen  
392 aufgeführt, entsprechend priorisiert und mit finanziellen Mitteln und  
393 personellen Ressourcen hinterlegt. Dazu gehört auch, dass sowohl beim  
394 Landesbetrieb Straßen.nrw, bei den Bezirksregierungen und in den kommunalen  
395 Verkehrsverwaltungen Fachabteilungen für den Radverkehr gebildet werden, die die  
396 Planungen voranbringen und den Bau umsetzen. Im Landesministerium wird ein  
397 zentrales Referat für die Planung und Umsetzung des Fahrradgesetzes  
398 eingerichtet. Landesweit müssen Organisationen, Strukturen und Abläufe der  
399 Radverkehrsförderung so gestaltet werden, dass sie dem schnellen Radausbau  
400 förderlich sind. In allen Institutionen, die in Entscheidungen rund um Planung  
401 und Bau beteiligt sind, muss der Radverkehr einen höheren Stellenwert bekommen.

402 Radfahren so sicher wie möglich zu machen, ist unser wichtigstes Ziel. Denn  
403 viele Menschen fühlen sich zu unsicher, das Rad für ihre Wege zu nutzen und sich  
404 auf schmalen Radwegen oder im dichten Autoverkehr zu bewegen. Radfahrende haben  
405 kein „Blechkleid“, das sie vor Unfällen schützt. In der Unfallstatistik sind  
406 deshalb jedes Jahr viele tote oder schwer verletzte Menschen zu beklagen. Wege,  
407 Kreuzungen und Regeln müssen deshalb selbsterklärend und so aufgebaut sein, dass  
408 Fehler einzelner Verkehrsteilnehmer\*innen keine tödlichen Folgen haben. Nur so  
409 werden sich mehr Menschen aller Altersklassen trauen, aufs Rad zu steigen und  
410 sich auch wirklich sicher fühlen. „Vision Zero“ – keine Verkehrstoten – ist  
411 unsere Leitlinie, die wir im Fahrradgesetz verankern und damit die  
412 Landesregierung verpflichten, Lösungen zu entwickeln. In der Folge schwerer  
413 Unfälle mit Fahrradbeteiligung sollten die jeweiligen Kreuzungen und  
414 Straßenabschnitte grundsätzlich auf ihre Sicherheit hin überprüft werden.

#### 415 2.2 ÖPNV und Radverkehr verknüpfen

416 Um den Mobilitätsbedürfnissen möglichst gerecht zu werden, ist vor allem die  
417 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr enorm wichtig. An allen Haltepunkten  
418 des Schienenverkehrs bauen wir ausreichende und sichere  
419 Fahrradabstellmöglichkeiten. An den größeren Haltestellen und Bahnhöfen

420 errichten wir Fahrradstationen mit entsprechendem Serviceangebot, in denen  
421 hochwertige Fahrräder sicher abgestellt und E-Bikes geladen sowie Reparaturen  
422 durchgeführt und Leihräder gemietet werden können. Fahrräder sollen in allen  
423 Fahrzeugen des ÖPNVs und des Schienenverkehrs mitgenommen werden dürfen, auch in  
424 den Fernverkehrszügen der Bahn. An Mobilstationen entstehen sichere  
425 Fahrradabstellmöglichkeiten und stehen Leihfahrräder zur Verfügung.

426

### 427 2.3 Mehr Platz für's Rad und Zufußgehen

428 Außerdem wollen wir den Bau von Fahrradgaragen fördern und Autoparkhäuser auch  
429 für das Abstellen von Fahrrädern nutzen. Damit in Wohngebieten und  
430 Einkaufsstraßen genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, wollen wir  
431 Parkplätze auch zum Abstellen von Fahrrädern nutzen und Platz für  
432 Lastenfahrräder schaffen.

433 Klar ist: Mehr Platz fürs Rad, mehr Platz für Zufußgehende heißt weniger Platz  
434 für das Auto. Durch den Rückbau von Straßen und Parkplätzen zu Rad- und  
435 Fußwegen, zu Plätzen zum Spielen und Verweilen schaffen wir eine Stadt für  
436 Menschen und nicht für Autos.

437 Im Gegensatz zu E-Autos wird die Anschaffung von E-Bikes nicht öffentlich  
438 gefördert. Dies wollen wir ändern und auch für den Kauf von E-Bikes oder  
439 hochwertigen Fahrräder entsprechende Prämien zahlen, wenn dafür das eigene Auto  
440 abgemeldet wird. Unabhängig davon fördern wir den Kauf von Lastenrädern, sowohl  
441 für den Privatgebrauch als auch für Betriebe und Unternehmen.  
442 Qualifizierungsmöglichkeiten für Fahrrad-Werkstattpersonal wollen wir fördern.

## 443 3. Digitalisierung für die Verkehrswende richtig 444 nutzen

445 Die Digitalisierung bietet große Chancen, Klimaschutz und Mobilität gerade im  
446 ländlichen Raum zusammenzubringen – vorausgesetzt, wir setzen sie richtig ein.  
447 Wichtig ist, dass Bus und Bahn das Herzstück der vernetzten, digitalen Mobilität  
448 bilden – sonst führt die Digitalisierung schnell zu mehr statt weniger privatem,  
449 motorisierten Verkehr. Mobilitätsplattformen der öffentlichen Hand stellen Bus  
450 und Bahn ins Zentrum der vernetzten Mobilität und gewährleisten Datenschutz und  
451 Datensparsamkeit. Private Anbieter sollen verpflichtet werden, Schnittstellen zu  
452 diesen öffentlichen Plattformen bereitzustellen. Voraussetzung für eine solche  
453 Mobilität der Zukunft ist ein starkes 5G-Netz. Nicht zuletzt eröffnet uns die  
454 Digitalisierung neue Möglichkeiten, Wege zur Arbeit oder Dienstreisen durch  
455 Homeoffice zu vermeiden.

## 456 4. Emissionsfreier Verkehr in 30 Pionierstädten

457 Unsere Städte und Gemeinden sind der Ort, an denen Verkehrswende stattfindet.  
458 Kommunen sind die wichtigsten Player, wenn es um die Gestaltung von Verkehr  
459 geht. In den Rat- und Kreishäusern im ganzen Land setzen wir GRÜNE uns dafür  
460 ein, die Verkehrswende vor Ort gelingt. Dafür brauchen Kommunen insgesamt mehr  
461 Unterstützung von Bund und Land.

462 Die Verkehrs- und Antriebswende braucht Pioniere, die zeigen, welche  
463 Lebensqualität durch eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums und alternative

464 Antriebe entsteht. Wir wollen, dass nach niederländischem Vorbild die 30 größten  
465 nordrhein-westfälischen Städte emissionsfrei werden. Dafür fördern wir den  
466 emissionsfreien und schnellen Nahverkehr und bauen breite Radwege in sehr guter  
467 Qualität.

#### 468 4.1 Stadt der kurzen und sicheren Wege

469 Eine wichtige Rolle spielt das Zufußgehen. Es ist nicht nur gesund,  
470 umweltfreundlich und kostenlos – um mehr Fußverkehr zu fördern, braucht es auch  
471 keine aufwändige technische Infrastruktur oder immense zusätzliche Flächen. Wir  
472 sorgen dafür, dass das Land die Kommunen unterstützt, fußgänger\*innenfreundlich  
473 zu werden – etwa mit Mitteln für Fußverkehrsbeauftragte oder -konzepte. Wir  
474 schaffen mehr Platz für Fußgänger\*innen und spielende Kinder – auch durch  
475 autofreie Gebiete oder shared spaces. Wir sorgen dafür, dass Bürgersteige und  
476 Plätze zum Austausch und Verweilen einladen, weil sie geräumig sind, und nicht  
477 von parkenden Fahrzeugen oder Mülltonnen verstellt werden. Wir sorgen für  
478 sichere Überquerungen und barrierefreie Wege für Fußgänger\*innen.

479 Schrittweise wird Parkraum nur noch für emissionsfreie Autos bereitgestellt und  
480 insgesamt reduziert. In den städtischen Bereichen mit hohem Parkdruck sollen  
481 flächendeckend Parkraumbewirtschaftungskonzepte aufgestellt werden, welche  
482 örtlich angepasste Regelungen vorsehen. Dabei soll der Preis für die  
483 Inanspruchnahme öffentlicher Flächen (als Parkgebühren oder für Bewohnerparken)  
484 stärker den realen Wert dieses knappen öffentlichen Gutes widerspiegeln. Wir  
485 setzen uns in den Städten für den Bau von Quartiersgaragen als Alternative zum  
486 Parken im öffentlichen Raum ein. Die bauordnungsrechtlichen Regelungen für  
487 Stellplätze wollen wir lokal so anpassen, dass in verdichteten Bereichen eher  
488 Raum zum Wohnen und Leben entsteht als für das Abstellen von Kraftfahrzeugen.  
489 Falschparken auf Gehwegen muss stärker geahndet werden. Zusammen mit mehr  
490 Umweltspuren und komfortablem und gut vernetztem Carsharing wird das dazu  
491 führen, dass deutlich weniger PKW pro Einwohner\*in als heute in den Städten  
492 stehen und fahren – einfach, weil die meisten Leute bequemer und schneller  
493 autofrei unterwegs sind, sofern man nicht allzu viel transportieren muss oder  
494 komplizierte Wege hat. Unser Ziel ist es, die Zahl der PKW pro Einwohner\*in  
495 jedes Jahrzehnt um ein Drittel zu senken, so dass wir 2050 bei den vom  
496 Umweltbundesamt empfohlenen 150 PKW pro 1000 Einwohner\*in stehen. Dadurch  
497 entsteht auch mehr Platz fürs Leben in unseren Städten.

#### 498 5. Zeit für echte Planungsbeschleunigung und - 499 vereinfachung

500 Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dauern  
501 zu lange. Noch immer liegen zwischen Planung und Baufreigabe von Projekten oft  
502 viele Jahre, mitunter sogar Jahrzehnte. Insbesondere dem Klimaschutz dienliche  
503 Projekte müssen schneller und effizienter umgesetzt werden können. Wir GRÜNE  
504 wollen neue Wege finden, frühe Bürgerbeteiligung, transparente Planung und  
505 Natur- und Umweltbelange mit schnelleren Planungsprozessen zusammenzubringen.  
506 Dabei ist ein entscheidender Faktor ausreichendes Fachpersonal bei den Planungs-  
507 und Genehmigungsbehörden. Eine vom Landesparteirat eingesetzte Fachgruppe aus  
508 Landesvorstand, LAG Ökologie, parteiinternen Expert\*innen und externen  
509 Expert\*innen erarbeitet im Frühjahr 2021 ein Konzept für eine moderne und

510 wirkungsvolle Umweltverwaltung, die auch die Frage der Planungsbeschleunigung  
511 umfasst.

## 512 **6. Verkehrswende braucht Kommunikation und neue** 513 **Mobilitätsroutinen**

514 Die Verkehrswende erreichen wir nicht allein durch neue Verkehrsplanung. Die  
515 neuen Angebote müssen von den Benutzer\*innen auch angenommen werden. Der  
516 Schlüssel dafür ist Kommunikation, die die Akzeptanz der Maßnahmen in der  
517 Bevölkerung und Wirtschaft erhöht, aber auch Entscheider\*innen und die  
518 Planungsbehörden unterstützt, die unterschiedlichen Maßnahmen umzusetzen. Für  
519 die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie im Land und in den einzelnen  
520 Kommunen werden wir die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen.

521 Um die bisherigen Mobilitätsroutinen zu durchbrechen und neue Routinen zu  
522 schaffen, fördern wir zielgruppenspezifisches und standortbezogenes  
523 Mobilitätsmanagement. Hierzu zählen Maßnahmen in Betrieben und großen  
524 Bürostandorten, in Schulen und Wohnquartieren sowie die Förderung von  
525 Neubürger\*innen-Informationen in den Kommunen. Wie wir uns im Kindes- und  
526 Jugendalter bewegen, ist prägend für das weitere Leben. Daher fördern wir das  
527 Zufußgehen und Fahrradfahren mithilfe sicherer Schul- und Freizeitwege. Das Land  
528 muss die Kommunen bei dieser wichtigen Aufgabe unterstützen.

## 529 **7. Straßen: Erhalt vor Neubau und** 530 **Klimamoratorium**

531 Autos werden auch in Zukunft eine Säule des Verkehrsmixes bilden – gerade im  
532 ländlichen Raum. Das Auto der Zukunft wird ohne Verbrennungsmotor betrieben, es  
533 kann autonom fahren und es wird geteilt – durch app-gestützte private  
534 Mitfahrangebote, Carsharing oder Pooling. Klar ist aber auch: Insgesamt wird es  
535 deutlich weniger Autoverkehr geben. Unsere Infrastruktur muss daran angepasst  
536 werden. Ohnehin ist NRW bereits dicht mit Straßen durchzogen. Unsere Straßen,  
537 Brücken und Tunnel sind allerdings vielerorts sanierungsbedürftig.

538 Die schwarz-gelbe Landesregierung hat für dieses Haushaltsjahr die Mittel für  
539 den Landesstraßenneubau um weitere fünf Millionen Euro auf 62 Millionen Euro  
540 erhöht. Dies sind über 30 Millionen Euro mehr als im letzten rot-grünen  
541 Haushalt, obwohl das Landesstraßennetz eigentlich fertig gebaut ist. Der Neu-  
542 und Ausbau von Straßen und Autobahnen bis teilweise in die 2030er Jahre hinein  
543 ist klimapolitisch das völlig falsche Signal, weil klar ist, dass die Zukunft in  
544 der öffentlichen und geteilten Mobilität liegt. NRW braucht deshalb eine  
545 Richtungsentscheidung: Das Geld, das das Land für Straßen noch ausgibt, muss in  
546 Erhalt und Sanierung gehen. Marode Straßen und Brücken zu sanieren ist  
547 wichtiger, als Spatenstiche zu feiern. Wir wollen eine Klima-Überprüfung und ein  
548 Moratorium für alle geplanten Neu- und Ausbauprojekte. Alle Vorhaben, die zu  
549 einem weiteren Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur in NRW führen, müssen  
550 auf Notwendigkeit und Nachhaltigkeit überprüft werden. Der bestehende  
551 Bundesverkehrswegeplan (BVWP) muss revidiert werden. Wir brauchen einen neuen  
552 Bundesmobilitätsplan, der alle Verkehrsträger zusammen denkt und mit den Klima-  
553 sowie Verkehrsverlagerungszielen überstimmt. Ein Moratorium für noch nicht mit

554 der Planung begonnene oder sich erst im Vorplanungsstadium befindliche Projekte  
555 des BVWPs 2030 und des Landesstraßenbedarfsplans ist notwendig. Auf Landesebene  
556 wollen wir den Landesstraßenbedarfsplan endlich neu aufstellen und die Neu- und  
557 Ausbauprojekte massiv reduzieren. Wir setzen uns zudem dafür ein, verstärkt  
558 Bundes- und Landesstraßen, die keine bundes- oder landesweite Verkehrsbedeutung  
559 haben, bei Zahlung eines einmaligen Ausgleichs abzustufen, damit hier für  
560 Kommunen nicht falsche Anreize dadurch entstehen, dass die Kosten lokaler  
561 Autoverkehre durch Bund und Land gedeckt werden. Straßen NRW muss auf  
562 Nachhaltigkeitsziele verpflichtet werden, dazu gehört auch, den Straßen-Verkehr  
563 insgesamt zu reduzieren.

564

565 7.1 Bundesverkehrswegeplan: Stopp der Mega-Autobahn-Ausbauten und Neuplanung für  
566 Schiene und Rad

567

568 Der von Union und SPD im Jahr 2016 im Bundestag beschlossene  
569 Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält zahllose Neu- und Ausbauprojekte an  
570 Bundesautobahnen und -straßen. Schon heute werden 20 Prozent aller  
571 Fahrleistungen Deutschlands in NRW erbracht. In der Summe stehen die Ausbaupläne  
572 des Bundesverkehrswegeplans Klimaschutzziele diametral entgegen und vereiteln  
573 eine konsequente Verkehrswende.

574

575 Auf den Straßenneu- und Ausbau folgt nicht nur zusätzlicher Autoverkehr und  
576 weitere CO<sub>2</sub>-Emissionen, es werden auch unzählige Hektar Land, Wald und  
577 Offenflächen, zerstört. Wertvolle Biotope werden vernichtet und Wohnhäuser  
578 werden den Straßen weichen müssen, nachdem ihre Bewohner\*innen enteignet und  
579 vertrieben worden sind. Nach der Inbetriebnahme oder Erweiterung sind die  
580 Straßen und Autobahnen dann eine erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung für  
581 Anwohner\*innen.

582 Die den Planungen zugrundeliegenden Verkehrsprognosen für die kommenden Jahre  
583 gehen von einem starken Wachstum des Auto- und Güterverkehrs auf den Straßen  
584 NRWs aus. Wir GRÜNE halten es jedoch für falsch, in Zeiten der Klimakrise dieser  
585 Herausforderung mit dem (Aus-)bau weiterer Straßen zu begegnen. Deshalb fordern  
586 wir eine grundlegende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans, um ihn an die  
587 Ziele einer Verkehrswende anzupassen. Dazu gehört auch eine Umschichtung der  
588 Haushaltsmittel weg vom Straßen- hin zum Schienen und Radwegebau, so dass  
589 Straßen(aus)bauprojekte gestoppt werden können.

590 Durch NRW zieht sich bereits heute ein dichtes Netz von Straßen und Autobahnen,  
591 welches durch fast 300 Projekte des Bundesverkehrswegeplans, noch dichter würde.  
592 Die Belastung für unser Bundesland mit rund 18 Mio. Einwohner\*innen nimmt dabei  
593 zu.

594 Die meisten Großstädte und Landesteile, und damit der Großteil der Bürger\*innen  
595 NRWs, sind dabei unmittelbar von diesen Fernstraßen-Planungen betroffen. Dazu  
596 gehören u.a. die weitläufigen Ausbaustrecken wie bspw. die A1 von Münster bis  
597 Kamen, in Leverkusen und in der Eifel oder die A3 zwischen Leverkusen und  
598 Oberhausen sowie die A40 mitten durch das Ruhrgebiet. In der Region Köln-Bonn  
599 stehen mit der geplanten neuen Autobahnbrücke Rheinspange 553, dem Ausbau der A4  
600 und der Diskussion über einen Abriss und Neubau der Rodenkirchener Brücke sowie  
601 dem Ausbau der A565 in Bonn ("Tausendfüßler") gleich drei Projekte auf der  
602 Agenda. Mitten durch die Ruhr-Großstädte Essen und Duisburg sollen die A52 und  
603 die A59 ausgebaut werden, in Wesel die B8 neugebaut werden. Aber auch ländliche  
604 Regionen wie das Sauerland, wo die A49 weitergebaut werden soll, sind betroffen.

605 Und diese Liste ließe sich noch lange fortsetzen. Für uns GRÜNE ist klar, dass  
606 diese Projekte nicht zukunftsfähig sind und im Sinne einer grünen Verkehrswende  
607 dringend auf den Prüfstand gehören.

608 **7.3 Inner- und außerörtlich: neue Regelgeschwindigkeiten einführen**  
609 Wir GRÜNE in NRW sind zuversichtlich, dass wir die langjährige Forderung nach  
610 einem Tempolimit auf deutschen Autobahnen bald endlich in die Tat umsetzen  
611 können. Inzwischen existiert eine große gesellschaftliche Mehrheit für ein  
612 Tempolimit, weil es zu mehr Sicherheit, weniger Verkehrstoten, mehr Klimaschutz  
613 und weniger Staus führt. Wir drängen die Landesregierung, ein Tempolimit im Bund  
614 anzustoßen und zu unterstützen und bis zur flächendeckenden Einführung  
615 entsprechende Modellversuche auf Autobahnen in NRW zu starten. Innerorts setzen  
616 wir uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ein, auf Landstraßen für Tempo 80.

## 617 **8. Lärmschutz**

618 Lärm stresst und macht krank. Insbesondere der Verkehrslärm von Straßen,  
619 Schienen und Flugzeugen schränkt die Lebensqualität vieler Bürgerinnen und  
620 Bürgern erheblich ein.  
621 Bisher haben Menschen an Bestandsstrecken keinen Anspruch auf Lärmschutz - das  
622 wollen wir ändern. Lärm muss verkehrsträgerübergreifend beurteilt werden.  
623 Lärmschutzmaßnahmen müssen sich an Maximalpegeln statt wie bisher an  
624 Durchschnittswerten orientieren.  
625 Am besten ist es, den Lärm direkt an der Quelle abzustellen – also an den Fahr-  
626 und Flugzeugen. Wir wollen daher Vorfahrt für aktiven Lärmschutz bei Schienen-,  
627 Flug- und Straßenverkehr. Außerdem brauchen wir Fahrzeuge, die weniger Lärm  
628 verursachen. Die Kommunen benötigen einen größeren Ermessens- und  
629 Entscheidungsspielraum, um Geschwindigkeiten anzupassen.  
630 Zusätzlich muss der Lärmschutz verstärkt werden. Wir treten dafür ein, dass ein  
631 Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge nicht nur für den Aus- und Neubau von Straßen  
632 und Schienenwegen gilt. Auch an bestehenden Straßen und Schienenwegen brauchen  
633 wir einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz statt Lärmsanierung nur nach Kassenlage.

## 634 **9. Für eine Antriebswende: E-Mobilität und** 635 **Ladeinfrastruktur ausbauen**

636 PKW mit Batterie- und Nutzfahrzeuge mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb sind  
637 ein weiterer Baustein der Verkehrs- und Klimawende. Zwingende Voraussetzung für  
638 klimafreundliche E-Mobilität ist aber, dass die Energiewende massiv  
639 vorangetrieben wird. Hier fordern wir GRÜNE in NRW endlich einen  
640 Richtungswechsel von Bundes- und Landesregierung.

641 Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass Deutschland, wie viele europäische  
642 Länder auch, ein festes Datum als Zulassungsende für Verbrennungsmotoren  
643 beschließt – wie es beispielsweise die Niederlande ab dem Jahr 2030 tun. Autos  
644 müssen konsequent nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß besteuert werden. Außerdem braucht es ein  
645 klares Bekenntnis von Bund, Land und Kommunen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur.  
646 Wo Parkraum verbleibt, soll er voranging für E-Autos genutzt werden.  
647 Synthetische Kraftstoffe für den Verbrennungsmotor, wie sie die deutschen  
648 Autohersteller und die Mineralölindustrie noch erträumen, bieten keine

649 Perspektive. Sie erfordern sechsmal mehr Energie für den gefahrenen Kilometer  
650 als beim batterieelektrischen Antrieb. Auch Wasserstoff ist eine begrenzte  
651 Ressource, die nur zum Klimaschutz beitragen kann, wenn sie aus Erneuerbaren  
652 gewonnen werden kann. Diese begrenzte Ressource soll den Schwerlast- und  
653 Nutzfahrzeugen vorbehalten sein. Wo immer es möglich ist, sollte also Strom  
654 direkt mit Hilfe von Batterien oder Oberleitungen genutzt werden. Nur wenn dies  
655 nicht oder schwer möglich ist sollte Wasserstoff, und nur dort, wo extrem hohe  
656 Energiedichten benötigt werden, sollten synthetische Kraftstoffe zum Einsatz  
657 kommen.

658 Nicht das Stromnetz sondern die Ladeinfrastruktur bremst aktuell den Ausbau der  
659 Elektromobilität im Automobilbereich. Bis zum Jahr 2030 sollen sieben bis zehn  
660 Millionen Elektro-PKW in Deutschland verkehren und ein Drittel der leichten und  
661 schweren Nutzfahrzeuge sollen auch batterieelektrisch oder mit Wasserstoff  
662 angetrieben werden. Hierzu braucht es nicht nur die geplanten eine Million  
663 öffentlichen Ladepunkte, sondern zu Hause und am Arbeitsplatz braucht es  
664 ausreichend Ladeinfrastruktur. 80 Prozent der Ladevorgänge finden dort statt.  
665 Hier müssen die Schwerpunkte beim Ladeinfrastrukturausbau liegen.

666 Um den Aufbau privater Ladestationen anzukurbeln, reicht es bei Weitem nicht aus  
667 – wie aktuell von der Bundesregierung vorgelegt –, nur die Mindestvorgaben der  
668 EU-Richtlinie umzusetzen. Bei neuen und umfangreich sanierten Gebäuden müssen  
669 deutlich mehr Lademöglichkeiten vorgegeben werden. Der Schwellenwert von derzeit  
670 zehn Parkplätzen muss gesenkt werden, damit die Regelung nicht nur bei großen  
671 Neubauprojekten greift. Auch die pauschale Ausnahme von unternehmenseigenen  
672 Gebäuden hemmt den Durchbruch der Elektromobilität. Besonders in gewerblichen  
673 Flotten gibt es große Potentiale für E-Autos - hier sollte Beratung und  
674 Förderung vorrangig ansetzen.

## 675 10. Nachhaltige Mobilität braucht nachhaltige 676 Raumentwicklung

677 Für das Verkehrsgeschehen sind die räumlichen Ausgangsbedingungen von  
678 entscheidender Bedeutung. Wenn bauliche Entwicklung abseits von ÖPNV-Achsen oder  
679 Radverbindungen stattfindet, ist das die Grundlage für verstärkte Pkw-Nutzung.  
680 Daher wollen wir, dass neue Siedlungsbereiche und Gewerbegebiete in der Regel  
681 nur dort geplant werden, wo eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und  
682 Radwegeverbindungen gegeben ist oder hergestellt werden kann. In den ländlichen  
683 Räumen ist der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung auf zentrale Orte zu legen.  
684 Dies soll in den Raumordnungsplänen und Flächennutzungsplänen sowie in  
685 einschlägigen Förderprogrammen verstärkt verankert werden.  
686 Mit den Vorteilen der Antriebswende für die Gesundung der europäischen Umwelt  
687 verbessert sich nichts an den schlimmen Verhältnissen bei der Beschaffung  
688 mancher Rohstoffe, z.B. Lithium, Kobalt, Seltene Erden, Graphit, Nickel, Kupfer,  
689 Mangan, Aluminium. Deshalb wollen wir GRÜNE auch eine Rohstoffwende, die mit EU-  
690 Maßnahmen zur Einhaltung umwelt- und menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in  
691 den Lieferketten einhergeht. Denn unser Wohlstand darf nicht auf Zwangsarbeit,  
692 Sklaverei, Vertreibungen und anderen untragbaren Verhältnissen in den  
693 Ursprungsländern aufgebaut werden.

## 694 11. Zukunft des Güterverkehrs

695 Einen großen Teil unseres Verkehrs macht der Güterverkehr aus. Das grüne Ziel  
696 ist: Mehr Güter auf die Schiene und die Wasserstraße! Im Green Deal bekennt sich  
697 auch die EU klar dazu. 75 Prozent des Güterbinnenverkehrs, der aktuell auf der  
698 Straße stattfindet, soll auf die Bahn oder das Schiff verlagert werden.  
699 Deutschland ist da in seinen Zielen leider zurückhaltender: Auf zwölf Prozent  
700 soll der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr steigen, der Anteil des  
701 Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent.

702 Wir GRÜNE wollen, dass sich endlich mehr auf Wasser und Schiene bewegt. Wir  
703 setzen uns für die Reaktivierung alter Gleisanschlüsse für die Industrie ein.  
704 Wir schaffen Förderprogramme für multimodale Verkehre, damit vorhandene Technik  
705 den Warenumschatz und Einzelverkehre günstiger und nachhaltiger macht. Die  
706 Digitalisierung macht hier vieles möglich. Eine Mautbefreiung für kombinierte  
707 Verkehre rund 50km um Häfen und Güterbahnhöfe kostet nicht viel, ermöglicht  
708 aber, dass sich Multimodalität im Güterverkehr rechnet. Dies ist gut für das  
709 Klima und die Personalnot im Logistikgewerbe. Darüber hinaus sind die sozialen  
710 Regeln des EU-Mobilitätspaketes eine Chance für die Logistik. Verbesserungen in  
711 Sachen Lenk- und Ruhezeiten für die Fahrer\*innen begrüßen wir. Das  
712 Kabinenschlafverbot wird Liniendienste im LKW-Verkehr befördern und die  
713 Nachfrage nach stadtnahen Logistikflächen erhöhen. Dies ist die Gelegenheit mit  
714 der Logistikbranche an nachhaltigen Logistikketten zu Wir schaffen  
715 Förderprogramme für Schiffs- und Bahntransporte, die im Wettbewerb gegen LKW-  
716 Frachtführer benachteiligt sind. Wir möchten mit der Logistikbranche an  
717 nachhaltigen Logistikketten arbeiten, zu denen auch die unterirdische Röhrenpost  
718 für Paletten in den Städten und alternative Antriebe gehören. Batterie-LKWs  
719 fahren schon auf NRWs Straßen. Brennstoff-LKW werden derzeit entwickelt und Gas-  
720 LKW werden in Serie hergestellt. Wir brauchen alle Antriebe, um den  
721 Straßengüterverkehr zu dekarbonisieren.

## 722 12. Kluge Citylogistik, Einzelhandel online 723 verknüpfen

724 30 Prozent unserer Wege legten wir vor der Pandemie fürs Einkaufen oder  
725 Erledigungen zurück - fast so viel wie wir für Beruf und Ausbildung unterwegs  
726 sind. Hinzu kommt der Online-Handel, der ebenfalls für Verkehr und Emissionen  
727 sorgt – und in der Corona-Krise kräftig wächst. Dabei können Online-Handel und  
728 Zulieferer unsere Einkäufe emissionsparender machen. Aktuell scheitert das vor  
729 allem daran, dass Haushalte mehrfach angefahren werden müssen, viel retourniert  
730 wird und eine zweite Infrastruktur neben dem Einzelhandel existiert.

731 Wir sorgen dafür, dass Wege verringert werden und Einkaufen im Laden mit Online-  
732 Shopping verzahnt wird. Bis 2030 soll jeder Haushalt Anschluss zu Anlieferboxen  
733 haben, um mehrfache Zuliefer-Fahrten zu verhindern. Retouren dürfen nicht mehr  
734 kostenlos sein. Lieferfahrzeuge müssen emissionsfrei fahren. Unsere  
735 Einzelhandelsstraßen müssen online gehen, das zeigt auch gerade die Corona-  
736 Krise, die zu einer weiteren Konzentration auf Online-Handels-giganten führt.  
737 Schon jetzt unterstützt das Land auf grüne Initiative hin, Einkaufsstraßen mit  
738 dem Online-Handel zu verknüpfen. Der lokale Einzelhandel muss unsere erste  
739 Adresse beim Onlineshopping werden, dafür muss er sich entsprechend verknüpfen.



740 Und viele Lieferungen auf der letzten Meile können mit dem Lastenrad erfolgen.  
741 Dafür fördern wir eine kluge Citylogistik, bei der die Lieferdienste miteinander  
742 kooperieren.

### 743 **13. Flugverkehr reduzieren und emissionsärmer** 744 **und leiser machen**

745 Flugverkehr - für Personen und Güter - ist ein Bestandteil gesellschaftlicher  
746 Mobilität. Gleichzeitig stellen Lärm und Emissionen eine starke Belastung für  
747 Mensch und Umwelt dar. Der Flugverkehr hat von allen Verkehrsarten die  
748 schlechteste Klimabilanz und ist die am schnellsten wachsende  
749 Treibhausgasquelle.

750 Grüne Flugverkehrspolitik basiert auf einem Vierklang: Den Flugverkehr insgesamt  
751 verringern, einen großen Teil des verbleibenden Flugverkehrs durch  
752 klimafreundliche Fortbewegungsmittel ersetzen; den notwendigen Flugverkehr  
753 emissionsärmer machen; und schließlich den Lärm reduzieren. Für uns ist klar: In  
754 einer globalisierten Welt brauchen wir Flugverkehr weiterhin, aber in einem viel  
755 geringeren Umfang. Wir kämpfen gegen die Klimakrise und Fluglärm, und nicht  
756 gegen den Luftverkehr an sich.

757 Gleichzeitig wollen und können wir beim Flugverkehr nicht auf die  
758 Wachstumserwartungen vor der Corona-Krise zurückkehren. Viele Flugreisen können  
759 künftig durch digitale Zusammenarbeit ergänzt und teilweise sogar ersetzt  
760 werden. Auch den Trend zu regionalem Tourismus in Corona-Zeiten gilt es zu  
761 verstetigen. Auf Kurz- und Mittelstrecken wollen wir erreichen, dass Personen-  
762 und Güterverkehr künftig durch umweltfreundlichere Formen der Mobilität wie die  
763 Bahn abgewickelt werden und die Emissionen und Umweltbelastungen der Branche  
764 nachhaltig sinken.

765 Vor der Corona-Krise wurde eine Verdopplung der Flugpassagiere bis zum Jahr 2040  
766 vorhergesagt. Mit der aktuellen Effizienzsteigerung von ein Prozent im  
767 Luftverkehr ist klar, dass der Flugsektor bei dieser Entwicklung nicht  
768 klimaneutral werden kann. Deshalb ist es so wichtig, Alternativen zum Fliegen zu  
769 fördern: Flugstrecken unter 500 km müssen bis 2035 komplett durch Bahnreisen  
770 ersetzt werden. Ein Ausbau des Schienennetzes muss prioritär erfolgen, um die  
771 Fahrzeit zwischen möglichst vielen Orten auf max. vier Stunden zu senken und um  
772 die Kapazität und die Verlässlichkeit zu steigern. Außerdem fordern wir die  
773 Reaktivierung der europäischen Nachtzugstrecken.

774 NRW hat als Bundesland mit der höchsten Flughafendichte die Verantwortung, die  
775 Weichen für einen nachhaltigen Luftverkehr zu stellen. An keinem NRW-Flughafen  
776 ist ein weiterer Ausbau verkehrspolitisch erforderlich und klimapolitisch  
777 vertretbar. Für defizitäre Flughäfen soll es weder von Seite des Landes noch der  
778 Kommunen öffentliche Zuschüsse geben. Es ist absehbar, dass sie in ihrer  
779 derzeitigen Form keine Zukunft haben. Wir lassen die betroffenen  
780 Arbeitnehmer\*innen nicht allein und unterstützen die Kommunen bei der  
781 Entwicklung kluger Nachnutzungskonzepte.

782 Flugzeugbauer, Fluggesellschaften sowie Flughäfen können viel dafür tun, den  
783 Luftverkehr klimaneutral und leiser zu machen. Forschungen zeigen, dass  
784 batterieelektrische Flugzeuge mit vielen Rotoren leiser und klimaneutral sein

785 können. Neue Antriebskonzepte, synthetische Kraftstoffe und neue direkte  
786 Flugrouten können dazu beitragen, den Flugverkehr klimaneutral zu machen. Wir  
787 brauchen den Single-European-Sky, Konzepte für Direktflüge mit Batterien und  
788 Brennstoffzellen und Schritt für Schritt wachsende Beimischquoten für mit  
789 erneuerbaren Energien hergestelltes synthetisches Kerosin, damit auch der  
790 Flugverkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele beiträgt. Damit dies gelingt,  
791 ist eine Flugkerosinbesteuerung dringend erforderlich.

792 Um die Belastung durch Fluglärm zu reduzieren, setzen wir auf mehr finanzielle  
793 Anreize für lärmarme Technologien (lärmabhängige Entgelte an den NRW-Flughäfen).  
794 Wir drängen auf eine strengere Handhabung bei den bestehenden Nachtrandzeiten und  
795 Nachtflugverboten. Der einzige Flughafen mit nennenswertem Nachtflugverkehr ist  
796 Köln/Bonn. Nächtliche Passagierflüge sind auch für die Passagiere nicht  
797 komfortabel. Wir wollen, dass es eine neue Betriebsgenehmigung für den Flughafen  
798 Köln/Bonn nur ohne nächtliche Passagierflüge gibt.